

Vergaderjaar 1994–1995

24 055

Wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie en andere wetten in verband met de opheffing van de functie van verkeersschout

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 27 februari 1995

De vaste Commissie voor Justitie¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen.

Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

I. ALGEMEEN

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in dit wetsvoorstel. Zij menen dat de aparte opleiding tot verkeersschout inderdaad niet meer gerechtvaardigd is. Zij kunnen er ook mee instemmen dat de nog in functie zijnde verkeersschouten bij wet tot substituut-officier van justitie zullen worden verklaard.

Deze leden vragen wel of niet het gevaar bestaat dat de nog bestaande expertise op het gebied van het verkeersstrafrecht verloren zal gaan. Dit is te meer van belang nu de vernieuwde Wegenverkeerswet meer open bepalingen kent ten aanzien van de verkeersveiligheid waarvan de invulling – mede – de taak van het openbaar ministerie is. Is gewaarborgd dat binnen het openbaar ministerie daartoe speciaal aangewezen officieren van justitie in de gelegenheid zullen worden gesteld de benodigde kennis en expertise te verkrijgen en behouden? Ook vragen deze leden of in het opleidingsprogramma voor r.a.i.o.'s een opleiding op dit terrein nog wel voldoende gewaarborgd is. Deze leden hebben immers begrepen dat een stage bij de «verkeersunit» van het parket geen verplicht onderdeel meer uitmaakt van het opleidingsprogramma.

Sedert de recente invoering van de Wet Mulder – zo betogen deze leden – is op dit terrein feitelijk wellicht sprake van een verschuiving van het strafrecht naar het bestuursrecht. Zou daar bij de recrutering van leden van het openbaar ministerie en de opleiding niet ook rekening mee moeten worden gehouden?

Deze leden gaan er vanuit dat vooral op de grotere parketten een fors deel van de onder verantwoordelijkheid van de verkeersschout uitgevoerde activiteiten feitelijk door parketsecretarissen wordt verricht. Is niet wenselijk – zo vragen deze leden – dat parketsecretarissen, al of niet tot

¹ Samenstelling:

Leden: V. A. M. van der Burg (CDA), voorzitter, Schutte (GPV), Groenman (D66), Korthals (VVD), Janmaat (CD), De Hoop Scheffer (CDA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), ondervoorzitter, M. M. van der Burg (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Zijlstra (PvdA), Aiking-van Wagneningen (AOV), Rabbae (GroenLinks), J. M. de Vries (VVD), Van Oven (PvdA), Van der Stoep (VVD), Dittrich (D66), Verhagen (CDA), Dijkman (PvdA), De Graaf (D66), Rouvoet (RPF), B. M. de Vries (VVD) en O. P. G. Vos (VVD).

Plv. leden: Koekoek (CDA), Van den Berg (SGP), Van Vliet (D66), Dees (VVD), Marijnissen (SP), Biesheuvel (CDA), Hirsch Ballin (CDA), Doelman-Pel (CDA), Van Traa (PvdA), Van Heemst (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Rehwinkel (PvdA), Vliegthart (PvdA), Boogaard (AOV), Sipkes (GroenLinks), Rijpstra (VVD), Middel (PvdA), Te Veldhuis (VVD), Van Boxtel (D66), Van der Heijden (CDA), Apostolou (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), Leerkes (U55+), Van den Doel (VVD) en Weisglas (VVD).

plaatsvervangend officier van justitie benoemd, bevoegd verklaard worden verkeerszaken bij de kantonrechter te behandelen?

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. Naar aanleiding daarvan wensen zij de volgende vragen te stellen.

Deze leden hebben in beginsel sympathie gehad voor de functie van verkeersschout. Zij verzoeken de regering nader uiteen te zetten waarom het instituut van verkeersschout niet beter is aangeslagen. De verkeersschout zou als gespecialiseerd functionaris zeer goed in staat moeten zijn om verkeerszaken snel en adequaat te behandelen.

Wie behandelt thans de verkeerszaken bij het openbaar ministerie? Indien mocht blijken dat die zaken in het bijzonder door minder ervaren officieren worden behandeld, zijn deze leden daarmee niet gelukkig. Zij vragen de regering of zij het standpunt deelt dat verkeerszaken een snelle en gespecialiseerde aanpak vergen.

Kan de regering meedelen in hoeverre het aantal verkeerszaken tussen 1972 en 1995 is gegroeid? Hoeveel aangebrachte zaken worden vervolgd? Wat is de omloopsnelheid van die zaken? Wat is de invloed van de Wet Mulder op het aanbod van verkeerszaken bij het openbaar ministerie?

De leden van de VVD-fractie hebben met verbazing kennis genomen van de hoge kosten van de opleiding tot verkeersschout (ongeveer 0,5 miljoen per persoon). Zij verzoeken de regering deze hoge kosten te verklaren.

In de memorie van toelichting bevestigt de regering dat de kennis en ervaring van de verkeersschout op het verkeersgebied als zeer waardevol wordt ervaren. De leden van de VVD-fractie willen vernemen hoe dit niveau van kennis en ervaring binnen het openbaar ministerie behouden blijft, indien de vervolging van verkeerszaken niet langer als specialisme wordt ervaren.

Zou het wenselijk zijn dat het openbaar ministerie in de toekomst substituut-officieren zal gaan werven voor de behandeling van verkeerszaken in uitgebreide zin?

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel. Uit de memorie van toelichting blijkt dat de redenen die bij de introductie van de functie van verkeersschout een rol hebben gespeeld, namelijk een stijgend aantal verkeerszaken en een algemeen tekort aan officieren van justitie, inmiddels geen probleem meer vormen. Kan de regering dit nader toelichten? In het wetsvoorstel 20 300 (memorie van toelichting bladzijde 2) werd nog gesproken over het uitbreiden van de bevoegdheden van de verkeersschout tot verkeersmisdrijven, om de officieren van justitie verder te ontlasten. Is het inderdaad zo dat er geen sprake meer is van capaciteitsproblemen? Heeft dit te maken met de mogelijkheid tot het administratief afdoen van bepaalde verkeersovertreden?

Een overtuigender argument van de regering om de functie van verkeersschout op te heffen, vinden deze leden het feit dat de opleiding te veel kosten met zich meebrengt en een te laag rendement oplevert, omdat veel verkeersschouten alsnog de meesterstitel behaalden en officier van justitie werden. Dit is ook een van de redenen geweest om de opleiding in 1983 te staken. Feitelijk betekent het staken van de opleiding het einde van het instituut verkeersschout, zodat er weinig aan in de weg zou staan de wetgeving daarmee in overeenstemming te brengen. Voorts blijkt uit de memorie van toelichting dat in veel van de arrondissementen al jaren geen verkeersschout meer werkzaam is en dat het aantal verkeersschouten sterk is afgenomen.

Wel vragen de leden van de D66-fractie waarom de regering het oude wetsvoorstel heeft ingetrokken en met dit wetsvoorstel is gekomen. In de ogen van deze leden is de praktische uitwerking van de beide wetsvoorstellen hetzelfde. Onder het oude wetsvoorstel werd het instituut van

verkeersschout in stand gehouden, maar werd de bevoegdheid uitgebreid met onder andere verkeersmisdrijven. In het nieuwe wetsvoorstel wordt de functie van verkeersschout opgeheven en worden de nog bestaande verkeersschouten benoemd tot substituut-officier van justitie met een bevoegdheid die is beperkt tot verkeersdelicten. In beide wetsvoorstellen gaan de bij verkeersschouten aanwezige kennis en ervaring op het verkeersgebied voor het openbaar ministerie niet verloren. Het verschil met het oude wetsvoorstel is dat in het nieuwe wetsvoorstel niet-juristen de functie van substituut-officier van justitie krijgen. Loopt de regering hiermee vooruit op de aanbevelingen van de commissie-Donner inzake het openbaar ministerie? Een van de aanbevelingen uit het rapport is immers dat de wet het mogelijk zou moeten maken dat het openbaar ministerie ook vertegenwoordigd kan worden door personen die niet beschikken over een doctoraal examen Nederlands recht. Het kabinetsstandpunt over de reorganisatie van het openbaar ministerie wordt echter pas in het voorjaar van 1995 aan de Tweede Kamer voorgelegd. Graag zouden de leden van de D66-fractie zien dat de regering in haar antwoord op dit punt ingaat.

In de brief houdende intrekking van het wetsvoorstel 20 300 schrijft de regering dat zij met het openbaar ministerie in overleg zal treden over de inbedding van het verkeersrecht in de nieuwe openbaar-ministerie-organisatie. Heeft dat overleg al plaatsgevonden? De leden van de D66-fractie zouden graag de resultaten van dat overleg vernemen.

II. ARTIKELEN

Artikel VI

Tweede lid

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de inhoud van de AMvB, waarbij de bevoegdheid van de tot substituut-officier van justitie te benoemen verkeersschouten geregeld zal worden. Niet valt in te zien dat deze per se tot verkeerszaken zou moeten worden beperkt. Veelal zal het gaan om ervaren personen aan wie zonder bezwaar de vervolging van tenminste alle soorten overtredingen zou kunnen worden toevertrouwd. Deze leden zouden willen bepleiten, dat overeenkomstig een in het inmiddels ingetrokken wetsvoorstel 20 300 gedaan voorstel – de bevoegdheid van de voormalige verkeersschouten wordt uitgebreid tot alle overtredingen die door de kantonrechter worden berecht.

Dit lid bepaalt, aldus de leden van de D66-fractie, dat de substituut-officiëren van justitie met beperkte bevoegdheid (voorheen de verkeersschout) de bevoegdheid die de wet aan de officieren van justitie verleent alleen kan uitoefenen in bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen zaken. In de memorie van toelichting (bladzijde 3) stelt de regering dat de algemene maatregel van bestuur een bepaling zal bevatten die geënt is op artikel 59g, eerste lid, Wet op de rechterlijke organisatie, met weglating van de beperking tot overtredingen, waardoor ook misdrijven binnen het bereik komen. Verder wordt de bepaling aangevuld met verkeersdelicten uit andere dan de in dat artikel genoemde wetten. De leden van de D66-fractie hebben hierover een aantal vragen.

Graag zouden zij inzage in het ontwerp voor een algemene maatregel van bestuur krijgen. In de memorie van toelichting zegt de regering dat de opsomming van wetten een geactualiseerde versie zal zijn van de opsomming in de indertijd bij de memorie van toelichting op wetsvoorstel 20 300 gevoegde concept-algemene maatregel van bestuur. Hierbij is echter geen algemene maatregel van bestuur gevoegd.

De bevoegdheidsuitbreiding met onder meer verkeersmisdrijven, voor de nog in functie zijnde verkeersschouten is volgens de memorie van toelichting alsnog in dit wetsvoorstel overgenomen. Als voordeel van deze bevoegdheidsuitbreiding kan worden genoemd dat dit een optimale inzetbaarheid van voormalige verkeersschouten mogelijk maakt. Betekent deze uitbreiding ook dat ernstige verkeersmisdrijven als rijden onder invloed, doorrijden na aanrijding, dood door schuld in het verkeer door de voormalige verkeersschouten zullen worden behandeld? Heeft de regering bij voorbeeld het voornemen de artikelen 30 en 36 Wegenverkeerswet (WVW) in de algemene maatregel van bestuur op te nemen? De leden van de D66-fractie staan gereserveerd tegenover het behandelen van ernstige verkeersmisdrijven door de verkeersschout. Dit heeft te maken met het feit dat bij overtredingen de schuldvraag geen rol speelt, terwijl bij misdrijven de schuldvraag juist centraal staat. Maakt de regering bij voorbeeld nog een onderscheid bij eenvoudige overtredingen van artikel 36 WVW? Of is de regering van mening dat de verkeersschouten die, doordat de opleiding in 1983 is gestaakt, minimaal 11 jaar verkeersjuridische ervaring hebben, voldoende kwaliteit hebben om ook de zwaardere delicten af te doen. Kan de regering hier nader op ingaan?

De voorzitter van de commissie,
V. A. M. van der Burg

De griffier van de commissie,
De Gier